HEFT 17 / BERLIN, 18. AUGUST 1942

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

„Condor" kontrolliert das Meer
Bis hoch in die Eisregionen hinauf und tief hinab zu den afrikanischen Küsten stoßen deutsche Fernaufklärer vom Baumuster Focke-Wulf „Condor" auf ausgedehnten Weitstreckenflügen über den Atlantik vor, um feindliche Geleitzüge aufzuspüren und die deutschen Angriffswaffen darauf zu lenken Aufn.: Luftwaffe

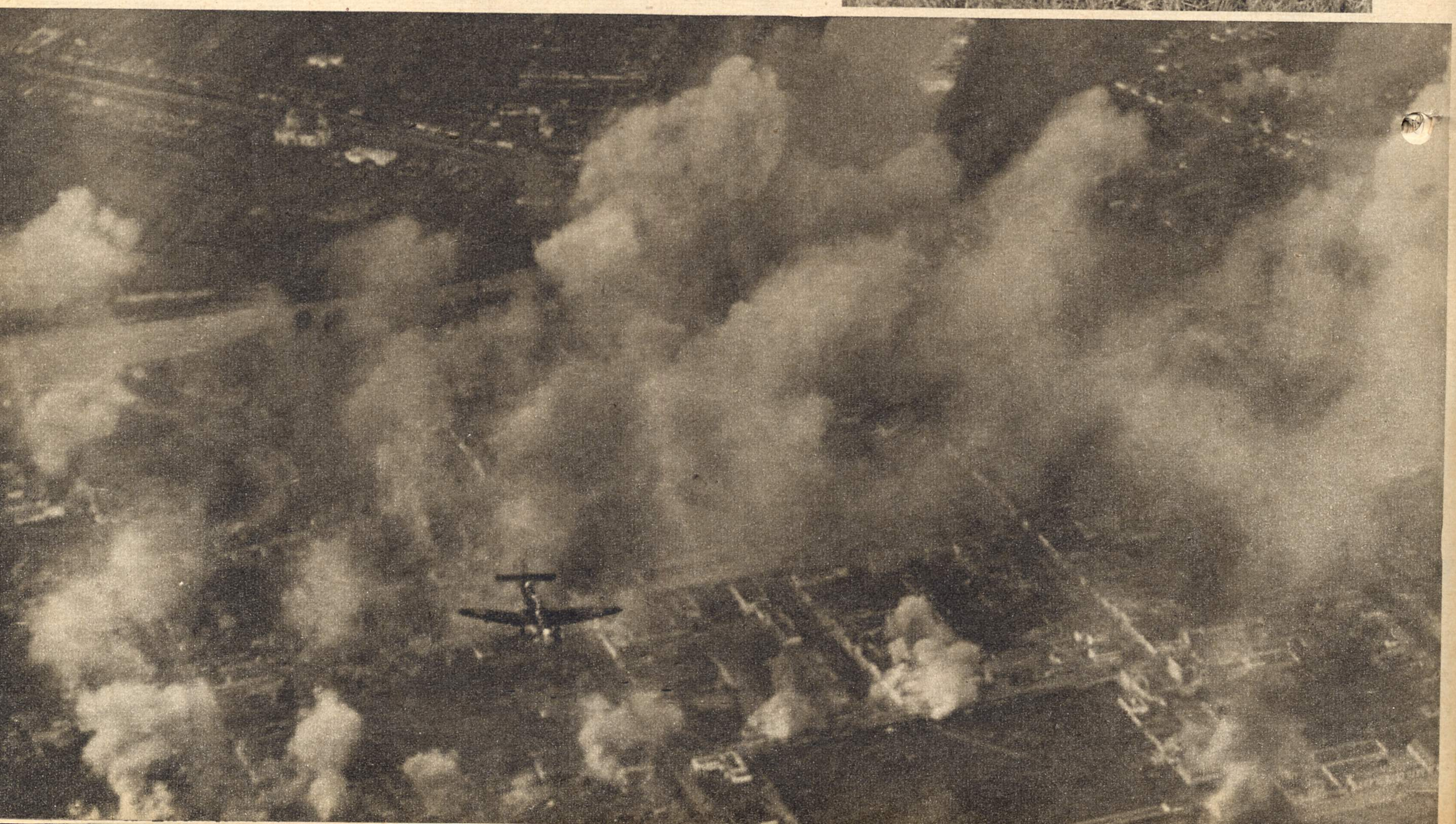
Starten - Stü

Im Rhythmus der pausenlosen

Wieder sind die Stukas am Feind: Sowjet-Panzer versuchen durchzubrechen. Aber ob sie angreifen oder abdrehen — unablässig verfolgen die Stukas die Stahlungetüme mit ihren tödlichen Bomben. Unten: Morgens um zwei Uhr fängt für das Bodenpersonal der Tag an. Dann geht es ruck-zuck, Feindflug — beladen, Feindflug — beladen. Nur während die Flugzeuge unterwegs sind, kann man schnell ein Auge voll Schlaf nehmen

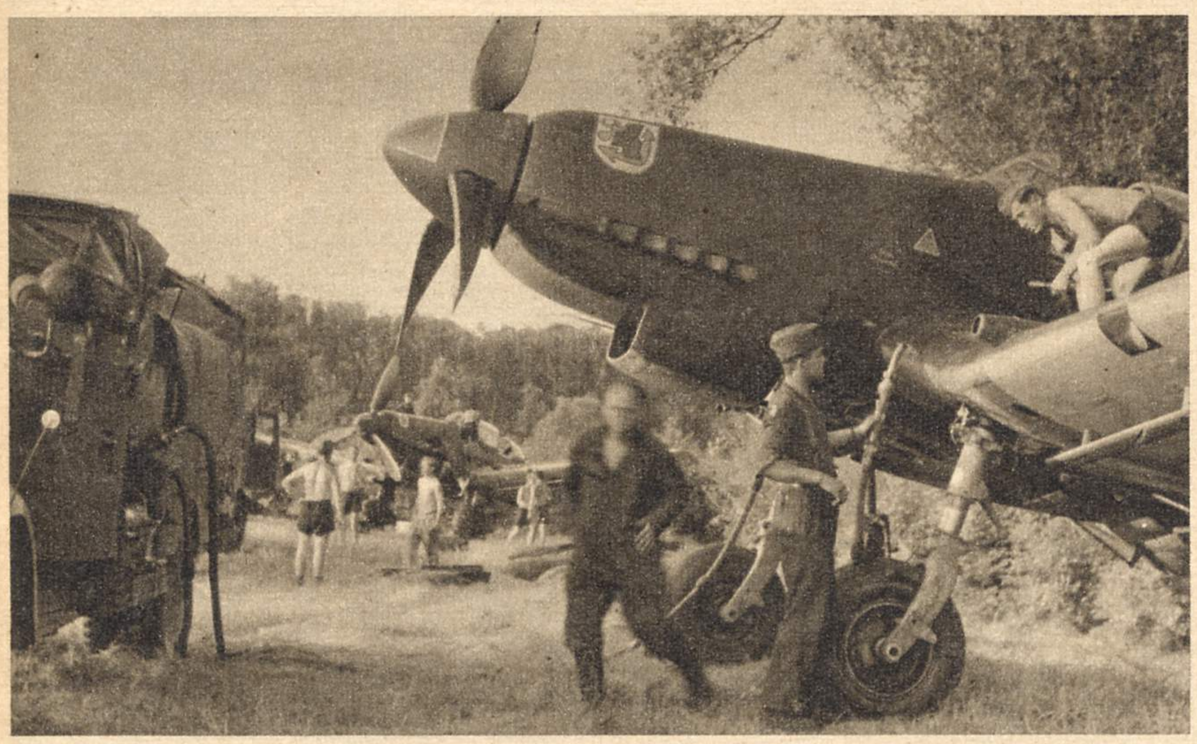
Auf einem kleinen, idyllisch anmutenden Feldflugplatz liegt die Stukagruppe. Mehrere Einsätze am Tage fliegt fast jede Besatzung, aber der Humor und die Einsatzfreudigkeit leiden nicht darunter. Noch beim laufenden Motor fliegen fröhliche Zurufe zwischen Flugzeugführer und erstem Wart hin und her. Gleich aber geht es wieder gegen den Feind — die Kameraden der Infanterie warten

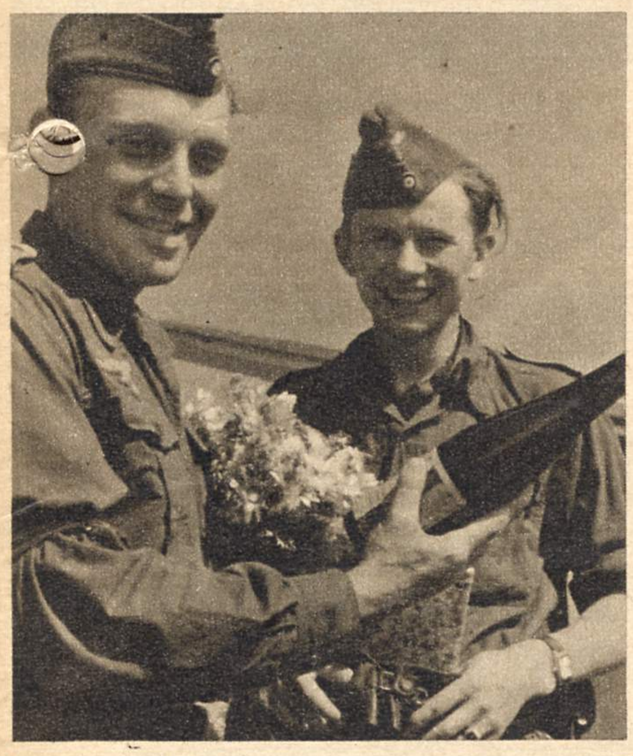
Unten: Der Einsatz der Stukas gilt einer Stadt, in der der Feind eine letzte verzweifelte Gegenwehr versucht. Mit einem Hagel von Stukabomben wird sein Widerstand gebrochen



...zen-Starten...

Einsätze einer Stukagruppe





Jetzt läuft die Bodenorganisation der Gruppe auf höchsten Touren. Alle Maschinen sind vom Feindflug zurückgekehrt, und nun wird getankt und Munition aufgefüllt, werden Bomben geladen und Beschußschäden geflickt

Links: Der Oberfeldwebel hat gerade seinen 200. Feindflug hinter sich gebracht. Ein Blumenstrauß und eine Flasche Wein sind das Geschenk der Kameraden. Erst im April setzte der Oberfeldwebel zusammen mit seinem Staffelkapitän einen Volltreffer auf einen Sowjetkreuzer im Hafen von Leningrad

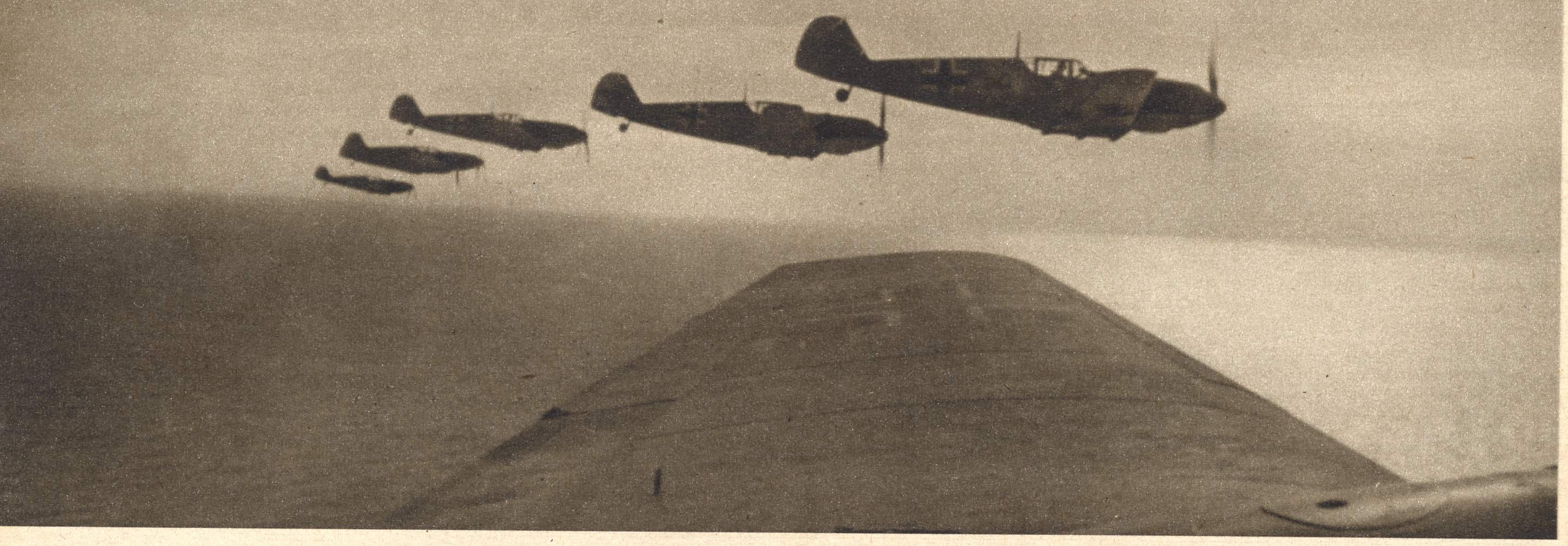
Rechts: Nach mehreren Sturzangriffen zieht die Staffel heimwärts, behütet von deutschen Jägern, die hier Jagdschutz fliegen

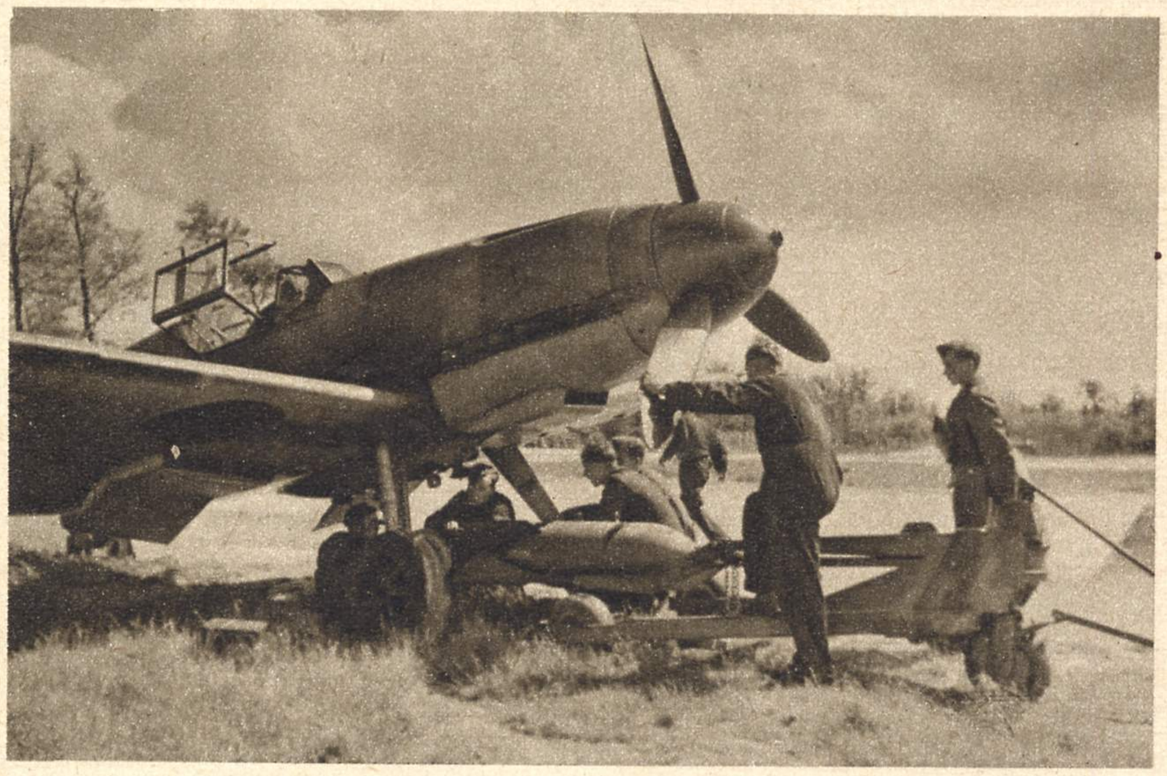
Links: In zehn Minuten müssen die Staffeln der Gruppe von ihrem letzten Einsatz zurückkehren. Dann gibt es warmes Abendbrot. Die Feldküchen am Dorfweiher stehen unter Dampf, bereit, die hungrigen Mägen zu füllen

PK-Aufnahmen
Kriegsberichter Große (6), Schalber (HH 3)

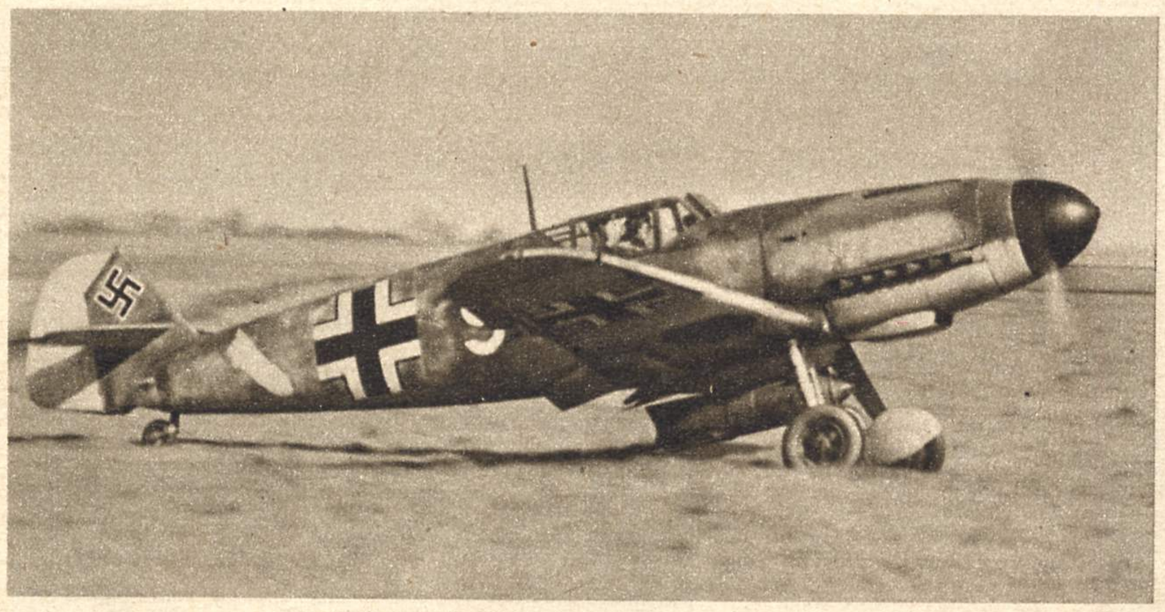
Rechts: Der Erfolg des letzten Einsatzes: Mit haargenauen Treffern haben die Stukas alle Häuser der Ortschaft in Trümmer gelegt, die der Feind zu Widerstandsnestern ausgebaut und teilweise mit Munition vollgestopft hatte

Me 109 wirft Bomben





Die Me 109 wird mit Bomben beladen



Der Start des beladenen Kampfflugzeuges

In dichtgeschlossenem Verbandsflug fliegen leichte Kampfflugzeuge vom Baumuster Me 109 über den Kanal. Nach wenigen Minuten wird der Verband sich auflösen und zu überraschendem Angriff auf einen englischen Hafen hinabstoßen

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Boback (3), Genzler (1), Meinhold (1)

Eine der Bomben, die die Me 109 in schnellem Fluge gegen den Feind trägt (siehe linkes Bild), ist ausgeklinkt. Die überlegene Geschwindigkeit der Me 109 macht sie auch als leichtes Kampfflugzeug zu einer gefährlichen Waffe, deren Überraschungsangriffe vom Gegner — und besonders von der Küstenschiffahrt — sehr gefürchtet werden

Dieser Feldwebel aus München wurde ferngetraut, hat seinen ersten Luftsieg hinter sich und steht kurz vor dem Start in den Heiratsurlaub. Das sind Gründe genug, um den Schwung zu begreifen, mit dem er das kleine Orchester dirigiert

„Kornblumenblau..."

Wunschkonzert auf dem Rollfeld

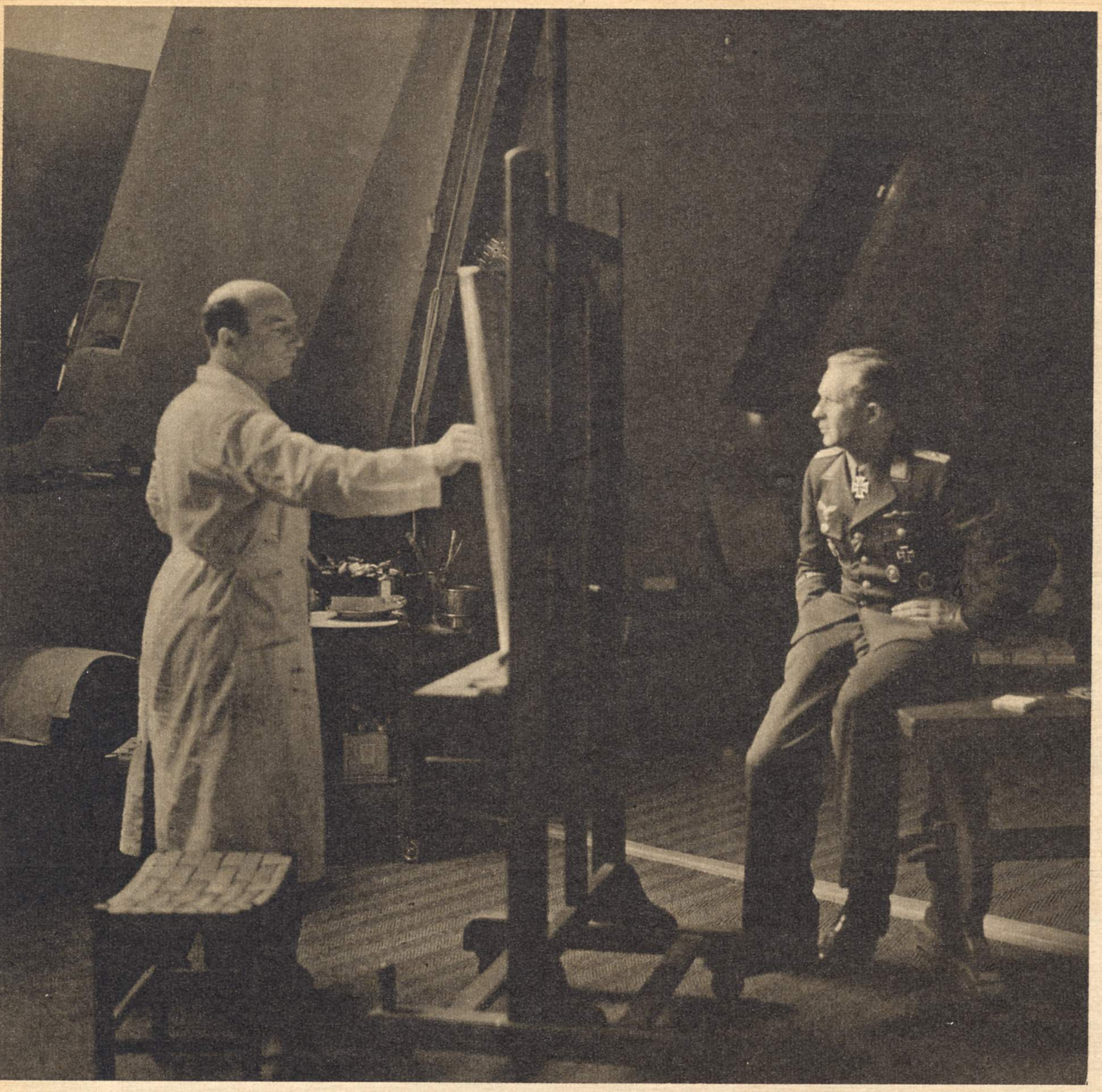
Mit vielen anderen Spenden der Heimat für die Ostfront hat gestern eine dicke Ju Musikinstrumente mitgebracht. Schon heute schwingen in der Mittagsstunde die beliebten Melodien von „Kornblumenblau..." bis „Lili-Marleen" über das Rollfeld. Wer es irgend ermöglichen kann, kommt zu diesem improvisierten Wunschkonzert, und das kleine, unermüdliche Orchester muß sehr bald feststellen, wie schwer es ist, allen Wünschen gerecht zu werden — vor allem ohne Noten! Nichts kann die begeisterte Stimmung in dieser entspannenden Stunde stören, und wenn es möglich wäre, würden sogar die Maschinen in mitreißendem Rhythmus zur Abwechslung einmal am Boden wackeln

Der Wiener Waffenunteroffizier kann einfach nicht mehr länger ruhig sitzenbleiben, auch wenn die Schnauze einer Me 109 alles andere als ein Schaukelstuhl ist. Wem die Musik aber so richtig ins Blut geht, der erkennt selbst einen schweren Schraubenschlüssel noch als Taktstock an

Hell begeistert klatschen die Männer der Staffel Beifall. Wenn es nach ihnen ginge, könnte jeden Tag Wunschkonzert sein

PK-Bildbericht von
Kriegsberichter Helmut Grosse (Sch)

Als Soldat ist er zwar noch ein „junger Spund", doch als Saxophonist schon ein ganz verschmitzter Könner, dem die Kameraden ihre volle Anerkennung spenden. Daneben:



FLIEGER

ERICH CLEFF – EIN KR

Viele der besten deutschen Flieger hat der Kriegsmaler Erich Cleff bereits in lebensvollen Bildnissen festgehalten. Bekannte Generäle, führende Männer der Luftwaffe haben ihm ebenso gesessen wie die in vielen siegreichen Einsätzen bewährten Jagd- und Kampfflieger. Die Sammlung seiner Porträts stellt schon heute ein Stück deutscher Luftwaffengeschichte im Kriege dar, und mancher, den Erich Cleff mit künstlerischem Können malte, hat bereits sein Kämpfertum mit dem Tode besiegelt. Wie der Kriegsmaler draußen an der Front arbeitet, mag er uns selbst erzählen: „Mein Einsatz galt diesmal den Jägern am Kanal. Die Aufnahme, die ich fand, war mehr als kameradschaftlich. Nachdem ich mir unter kräftiger Mithilfe der Jäger eine provisorische Werkstatt für meine Bildnismalerei eingerichtet hatte, ging es an die Arbeit. Ich empfing eine Fülle von Anregungen, denn hier erlebte ich den Kämpfer in der Luft, ja ich sah ihn in allen Lebenslagen. Es ist etwas Herrliches, als Künstler solche Menschen im Kampf zu beobachten und auch die fröhlichen Stunden mit ihnen zu genießen. Wenn man mich fragen würde, ob ich das Bildnis eines Fliegers in der Heimat oder an der Front malen wollte, kann ich nur sagen: Diese Männer sind allein an der Front zu erfassen. Diese Erkenntnis ist mir bei den Sitzungen aufgegangen, wenn plötzlich durch den Lautsprecher der Befehl kam: ‚Gefechtsalarm!‘ und im gleichen Moment nicht nur mein Modell, sondern die ganze Staffel, Flieger und Bodenpersonal, wie elektrisiert waren. Der ganze Mensch wurde im Bruchteil einer Sekunde ein

Unten: Einer der ersten Fliegerhelden, die Erich Cleff malte, war Oberst Werner Mölders

Kriegsmaler Erich Cleff der Jüngere vor der Staffelei. Er hat gerade mit dem Bildnis des Ritterkreuzträgers Oberleutnant Kiel begonnen, der als Schlachtflieger und Zerstörer im härtesten Einsatz an der Ostfront gestanden hat, u. a. 20 Luftsiege erfocht und während des Kampfes um Oesel ein Sowjet-U-Boot, drei Schnellboote und einen Transporter versenkte

Links: Das Porträt des Oberleutnants Kiel nach der Vollendung

Unten: Die erste Skizze des Gemäldes, zu dem Oberleutnant Kiel dem Künstler sitzt

BILDNISSE

EGSMALER DER LUFTWAFFE

anderer. Dann kam der weitere Befehl: ‚Sofort starten! Sofort starten! Staffel X über Y sammeln!', und wir, die Zurückgebliebenen, stürzten in den Gefechtsstand, um den Ablauf der Kampfhandlungen zu verfolgen. Öfter zogen sich die Luftkämpfe direkt über unseren Platz hin. Es war eine Mordskurbelei, das dumpfe Hämmern der Kanonen mischte sich mit dem Rattern der MGs. Man sah einen, zwei, drei mit Rauchfahnen abstürzen, man zitterte: ‚Ist es ein Tommy oder ist es einer von den Unsern?' Und man jubelte mit den anderen, wenn zehn Minuten später unsere Flugzeuge wohlbehalten zurückkehrten und wackelnd über den Platz kurvten. Für mich aber war es ein besonderer Gewinn, unmittelbar nach dem Kampf den Sieger, der sich eben noch in 5000 Meter Höhe mit den Engländern herumgeschlagen hatte und wieder zwei Abschüsse für sich verbuchen konnte, so nahe zu erleben. Was ich an meinen Helden erlebt hatte, auf die Leinwand zu bringen, war für mich als Künstler höchstes Gebot. Die Aufregung des überstandenen Kampfes, die noch in den Zügen nachwirkte, das gespannte Gesicht und die ausdrucksvollen Augen — alles das waren für mich wichtige Momente zur Erfassung des Kämpfers. So kann man freilich den Flieger nur an der Front erleben, und eben deshalb kann man ihn auch dort nur malen. Natürlich war es mir eine Freude, daß meine Bildnisse bei den Männern dort draußen Anerkennung fanden. Glücklich aber hat es mich gemacht, daß zwischen den Jägern und mir ein Band herzlicher Freundschaft entstand."

Unten: Das Bildnis des unvergeßlichen Jagdfliegers Helmut Wick gehört zu Cleffs besten Schöpfungen

Das Bildnis von Hauptmann Priller entstand in einem Fliegerhorst an der Kanalküste. Daß der erfolgreiche Jagdflieger nicht immer so ernst dreinschaut, wie ihn der Künstler im Bilde festhielt, zeigt unsere Aufnahme links oben. Hier macht es die Zigarre. — Links: Die Berliner Werkstatt des Künstlers

Aufnahmen: Alex Stöcker (8), Privat (1)

Unten: Oberst Galland, der Inspekteur der Jagdflieger

Dunkle Pläne um den dunklen Erdteil

Westafrika in der anglo-amerikanischen Strategie

Von Wolf Schmalfuss

„Eine intelligente Führung auf der Feindseite ist schon deshalb angenehmer, weil man mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit vorausberechnen kann, was sie in dieser oder jener Lage tun wird. Das ist bei den Churchill und Roosevelt gänzlich ausgeschlossen. Sie sind zu jeder Ungereimtheit und Verrücktheit fähig und werden, je schwieriger ihre Situation wird, auch um so eher bereit sein, die größte Torheit zu begehen, wenn sie auch nur einen Schein von Erfolg verspricht. Es ist deshalb heute niemand in der Lage, vorauszusagen, ob und wann und wo sie die Absicht haben, eine sogenannte zweite Front aufzurichten." Reichsminister Dr. Goebbels am 5. 7. 1942

Kurz bevor der „kriegsbesessene Marathonläufer" Roosevelt zu seiner eigenen und höchstpeinlichen Verblüffung vom Kriege überrundet wurde, berauschte sich die nordamerikanische Presse noch an kühnen strategischen Plänen. So brachte u. a. die „New York Herald Tribune" eine mit Zeichnungen gewürzte Betrachtung über eine gewaltige britisch-amerikanische Sperrkette, mit der die Dreierpaktmächte erdrosselt werden sollten. Diese Sperrkette führte von Neufundland über Island, die Azoren und Kapverden, von dort über Freetown (Sierra Leone) quer durch Afrika nach Ägypten über den Vorderen Orient nach Indien, dann über Thailand, die Philippinen, Guam, Wake, Midway nach Hawai und von dort hinauf nach den Alëuten. Die Kettenglieder im ostasiatischen und pazifischen Raum sind von der japanischen Wehrmacht schneller als je erwartet gesprengt worden, während die Achsenmächte und ihre Verbündeten nicht nur die Blockadefestigkeit Europas durch die Eroberung der außerordentlich wertvollen Wirtschaftsräume der europäischen Sowj tunion auf das denkbar größte Ausmaß erhöhen konnten, sondern sich auch durch das Vordringen bis vor das Nildelta bereits im Glacis von Indien befinden. Und die deutsch-italienischen See- und Luftwaffen beweisen durch ihre wachsenden Erfolge, daß es für sie keine anglo-amerikanische Sperrkette gibt und sogar die amerikanischen Küsten vor den Torpedos unserer U-Boote nicht sicher sind. Die Kriegslage ist also für die Feinde der Dreierpaktmächte alles andere als „ermutigend"! Das wird auch selbst von den Briten und Yankees zwar offen eingestanden, doch die Folge ist, daß ihre Kriegführung krampfhaft nach Auswegen sucht, und dies um so mehr, als ihr bolschewistischer Bundesgenosse immer dringender um Hilfe schreit.

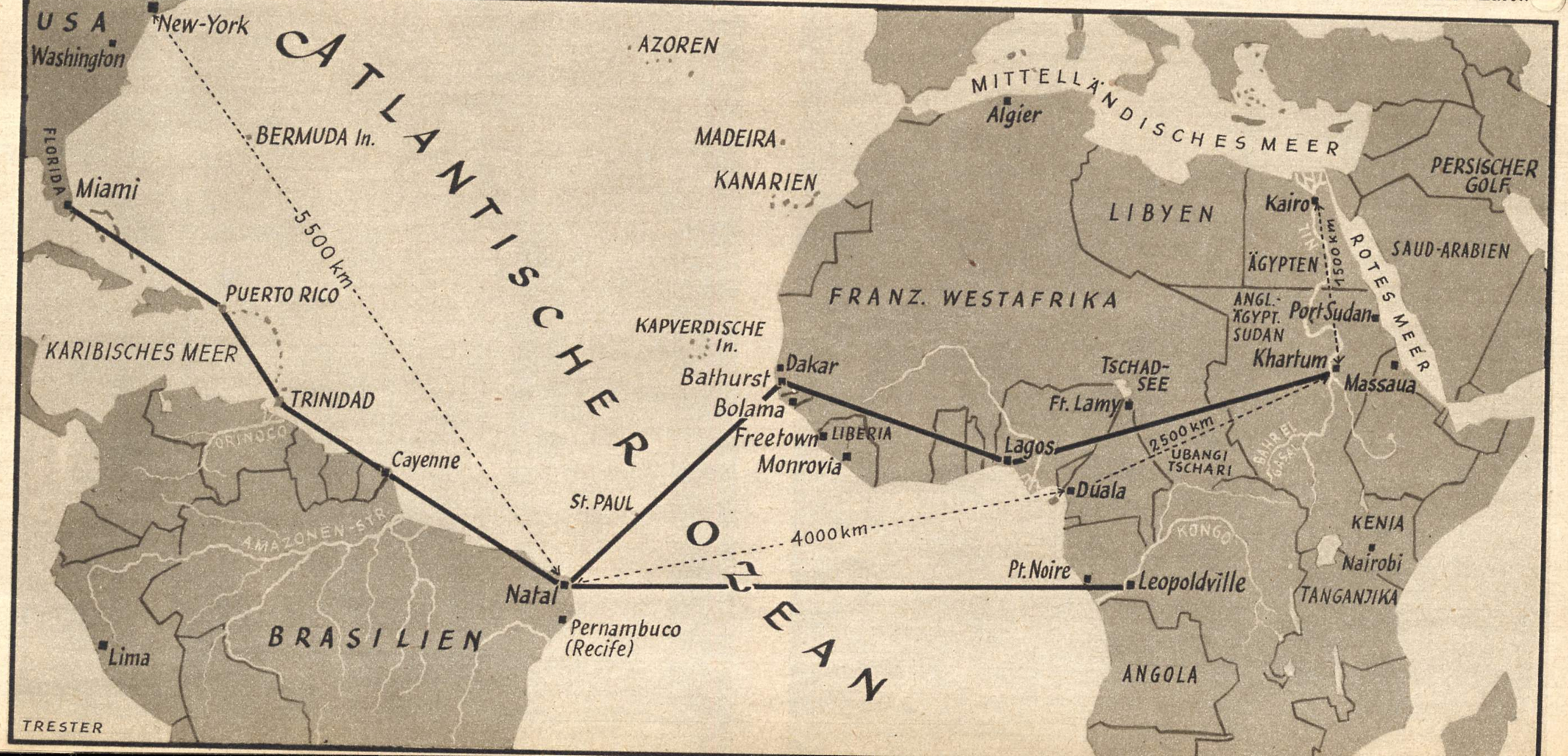
Auf der Suche nach neuen strategischen Ansatzpunkten ist nun auch die militärische Bedeutung Westafrikas dauernd gestiegen. Schon im August 1941 schrieb der bekannte usamerikanische Militärschriftsteller Hanson W. Baldwin in der Zeitschrift „Life": „Auch wenn die USA nur defensiv am Kriege teilnehmen wollten, müßten sie sich Flugbasen in Brasilien sichern und auf dem afrikanischen Westufer die britische Flugbasis Freetown benutzen. Die Hauptmacht der anglo-amerikanischen Luft- und Seestreitkräfte müsse sich im Atlantik konzentrieren und dabei auf die britische Insel stützen, nach Amerikas Kriegseintritt vermutlich auch auf Grönland, Island, Irland, die Azoren und Kapverdischen Inseln sowie auf westafrikanische Häfen. Die Sicherung zahlreicher Flugbasen sei auch schon deswegen nötig, weil auf der britischen Insel nicht genügend Flugplätze unterzubringen seien, um die deutsche Luftwaffe zu neutralisieren. Dazu seien mindestens 1000 Flugplätze und 12 000 Flugzeuge nötig, und diese Neutralisierung der deutschen Luftwaffe sei unerläßliche Voraussetzung für die Niederzwingung Deutschlands . . ." Diese Erklärung Baldwins, der über die Washingtoner Absichten stets gut informiert ist, beweist, daß Roosevelt schon im Sommer vorigen Jahres den Kriegseintritt der USA planmäßig vorbereitet hatte.

Einige weitere Daten geben über die schrittweise Einbeziehung des „dunklen Erdteils" in die usamerikanischen Pläne einen interessanten Aufschluß, zumal

Die Mole von Dakar, dem wichtigen Flottenstützpunkt an der Atlantik-Küste der französischen Senegalkolonie, den die Engländer durch einen Überfall in ihre Hand zu bringen versuchten. Sie holten sich aber blutige Köpfe. — Oben rechts: Durch die Endlosigkeit von Sand und Dorngebüsch fährt auf einer der einsamen Straßen ein Wüstenomnibus tagelang in der zermürbenden Sonnenglut

Aufnahmen Andres (Tschira), Kartenzeichnung Trester

sie auch typisch für die Methode sind: Im Frühjahr 1941 gaben die „Panamerican Airways" die Erweiterung ihres transatlantischen Flugdienstes auf Bolama (Portugiesisch-Westafrika) bekannt. Der führende amerikanische Gummikonzern, die Firestone Company, baute im Sommer 1941 auf seinen Gummiplantagen in Liberia einen Flugplatz für die vorgenannte Luftverkehrsgesellschaft. Gleichzeitig wies die „Times Herald" darauf hin, daß Monrovia (Hafen der westafrikanischen Negerrepublik Liberia) ein vorzüglicher USA-Flottenstützpunkt werden könne. Im August wurde die Panamerican Airways vom Washingtoner Amt für Zivilen Luftverkehr der Betrieb einer 18 290 km langen Luftverkehrslinie Miami (Florida)—Puerto Rico (westindische Insel der Großen Antillen)—Trinidad (Insel der Kleinen Antillen vor der Orinocomündung)—Natal (Brasilien; an der Mündung des Rio Grande) quer über den Atlantik nach Leopoldville (Hauptstadt von Belgisch-Kongo) auf fünf Jahre konzessioniert. In den westafrikanischen Flughäfen findet diese Transatlantikroute Anschluß an die Fluglinien der Imperial Airways, der British Overseas Airways und der South African Airways nach Zentral- und Südafrika sowie Tanganjika. Und als Roosevelt von der propagandistisch aufgebauschten Atlantikkonferenz mit Churchill zurückgekehrt war, ließ dieser raffinierte Kriegshetzer am 19. August 1941 vollends die Maske fallen und verkündete zur Versorgung der britischen Truppen in der Levante mit amerikanischen Bombern und sonstigem Kriegsmaterial die Aufnahme eines Luftpendelverkehrs mit Piloten der Panamerican Airways auf der Route San Juan (auf Puerto Rico)—Trinidad—Natal via Atlantik nach Bathurst (Britisch-Gambia)—Lagos (Britisch-Nigeria) und von dort quer durch Afrika nach Khartum im Sudan. Diese Luftw



sind nach dem Kriegseintritt der USA natürlich noch entsprechend ausgebaut worden. So sind z. B. in Freetown und Fishermans Lake (Liberia) sowie in Belgisch-Kongo weitere amerikanische Luftstützpunkte inzwischen entstanden. Von Fishermans Lake aus, wo auch Wasserflugzeuge einen geschützten Hafen haben, fliegen die amerikanischen Bombenflugzeuge über Britisch Kenia nach Massaua am Roten Meer und nach dem Persischen Golf.

Wie neutrale Reisende, die in diesen Wochen mit dem Clipperflugzeug von Natal in Brasilien über Bolama in Portugiesisch-Guinea nach Lissabon kamen, einem deutschen Zeitungskorrespondenten versicherten, findet man an allen Punkten der brasilianisch-afrikanischen Luftlinie von USA-Militär abgesperrte und streng bewachte militärische Zonen sowie die „F.B.I." (Federal Board of Investigation), d. h. nordamerikanische Geheimpolizisten, die den Telephon- und Telegraphenverkehr überwachen. Selbst die Londoner „Times" mußten dieser Tage in einer Betrachtung über Westafrika zugeben: „Überall sieht man nichts als Amerikaner . . ."

Aber auch in den Landräumen Afrikas ist die britisch-amerikanische Kriegführung bemüht, mit Hilfe des französischen Verrätergenerals de Gaulle, der sein Hauptquartier in Brazzaville hat und die Zwangsherrschaft über Französisch Äquatorial-Afrika sowie die Kontrolle über Kamerun, Tschad, Gabun, Mittel-Kongo und Ubangi Tschari ausübt, sogenannte „Transafrikarouten" auszubauen. Der Luftweg erlaubt ja keine Massenbeförderung von Kriegsmaterial und Truppen, wie auch der Schiffsweg um das Kap der Guten Hoffnung nicht nur durch U-Boote gefährdet ist, sondern auch 40 bis 50 Tage beansprucht, bis zum Beispiel die dringend benötigten Tanks für General Auchinleck im Mittleren Osten greifbar sind. Im September 1940 bereits begonnen, wurden Anfang 1942 zwei „afrikanische Burmastraßen" fertiggestellt. Der eine Nachschubweg führt von Duala, dem Haupthafen des Kamerungebietes, nördlich durch Bangui über Fort Lamy am Tschad-See nach Khartum, während der andere ebenfalls von Duala aus quer durch Französisch Äquatorialafrika und Ubangi Tschari den schiffbaren Bar el Ghasal, einen Zufluß des Nils im Süden des anglo-ägyptischen Sudans, erreicht. Eine dritte Transafrikaroute von Pointe Noire (Hafenplatz von Franz. Äquatorial-Afrika) quer durch de Gaulle-Gebiet und den Sudan nach Port Sudan am Roten Meer soll inzwischen ebenfalls in Betrieb genommen worden sein. Diese anglo-amerikanischen Nachschublinien sollen unter Benutzung des bereits vorhandenen Wegenetzes und der schiffbaren Flüsse nach dem Muster der deutschen Autobahnen erstellt worden sein. Vor einiger Zeit meldete ein „Exchange"-Bericht, daß seit Kriegsbeginn schon 5600 km neue Autostraßen in Afrika gebaut worden seien.

Das alles ist gewiß recht beachtlich; doch kann selbst die lauteste Propaganda nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich auch an den „strategischen Vorposten Afrikas" verschiedene schwerwiegende Probleme überschneiden: die Tonnagefrage und die Tatsache, daß nur wenige westafrikanische Häfen für einen Mengenumschlag geeignet sind. Wie aus einer Mitteilung der USA-Armeeluftwaffe hervorgeht, benutzt das die Lufttransporte durch Afrika durchführende „Fährenkommando" zur Zeit 1000 Kamele, um die notwendigsten Flugplätze mit dem erforderlichen Treibstoff zu versorgen, wobei jedes Kamel 140 Liter Benzin befördern muß. Diese vierbeinigen Wüstenschiffe dürften schwerlich den wachsenden Anforderungen gerecht werden. Welch enorme Treibstoffmengen müssen außerdem auf den riesigen Transafrikastraßen verbraucht werden! Noch kläglicher sieht das Bild aus, wenn man sich vergegenwärtigt, daß zum Beispiel von Pernambuco (Recife) bis in die Kamerunbucht 4000 km Seeweg (von New York aus noch weitere 5500 km), von dort auf der kürzesten Transafrikaroute nach Khartum 2500 km, dann mit der Eisenbahn nach Kairo weitere 1500 km, das heißt also vom brasilianischen Knie aus bis zum Hauptquartier Auchinlecks insgesamt 8000 Kilometer bzw. von New York aus 13 500 Kilometer zu bewältigen sind.

Sollten die naiven Yankees von der Errichtung einer „zweiten Front" auf diesen Wegen träumen, dann könnten ihnen die Briten aus der Erfahrung des ersten Weltkrieges mitteilen, daß eine kriegsstarke Division von 15 000 Mann mit allen schweren Waffen allein schon mehr als 200 000 BRT Schiffsraum für ihre Verschiffung und dauernde Versorgung beansprucht . . . Dunkle Pläne um den dunklen Erdteil — uns scheint, daß der gerissene Roosevelt vielmehr unter dem Vorwand der militärischen Hilfe auch in Afrika einen Stützpunkt nach dem anderen ausbauen läßt und mit Hilfe der zahlreichen wirtschaftlichen und technischen USA-Missionen sich afrikanische Wirtschaftsräume als einen gewissen Ersatz für die gewaltigen Verluste in Ostasien sichern möchte.

Dies scheint man auch an der Themse allmählich gemerkt zu haben; denn die vor zwei Monaten vom englischen König vollzogene Ernennung des früheren Luftfahrtministers Lord Swinton zum „Ministerresidenten" in Westafrika deuten darauf hin. Ferner meldete kürzlich der Londoner Korrespondent des spanischen Blattes „Ya"' daß England in letzter Zeit Truppenverstärkungen an die westafrikanische Küste gesandt hat und dort ein Heer im Entstehen begriffen ist, das zwar zahlenmäßig nicht besonders stark sein dürfte, sich aber aus einigen der bekanntesten britischen Kolonialregimenter zusammensetzt. Wie meinten doch die „Times"? „. . . Überall sieht man nichts als Amerikaner!"

Beförderungen bei der Luftwaffe

Mit Wirkung vom 1. August 1942 wurden befördert: Zu Generalleutnanten: die Generalmajore Korten, Osterkamp, Knauß, Franssen, Schwabedissen, Burchard; zum Generalstabsarzt der Generalarzt Dr. Wenzig; zu Generalmajoren: die Obersten: Prellberg, Roht, Aschenbrenner, Riva, Heidrich.

Oberleutnant BAUER

OHNE KAMPF KEIN LEBEN

BISMARCK

Oberleutnant CLAUSEN

In dankbarer Würdigung ihres heldenhaften Einsatzes im Kampfe für die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer dem Oberleutnant Clausen, Staffelkapitän in einem Jahdgeschwader, als 106. Soldaten der deutschen Wehrmacht, und dem Oberleutnant Bauer, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, als 107. Soldaten der deutschen Wehrmacht das EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Hauptmann STEEN †

Hauptmann DILLEY

Hauptmann Steen, Gruppenkommandeur in einem Sturzkampfgeschwader, gelang es, im Einsatz gegen England einen Schweren Kreuzer zu versenken und einen weiteren Kreuzer schwer zu beschädigen. Im Kampf um Kreta vernichtete er zwei feindliche Zerstörer. Ende September 1941 starb er in Erfüllung seines soldatischen Lebens den Heldentod. — Hauptmann Dilley, Gruppenkommandeur in einem Sturzkampfgeschwader, hat auf allen Kriegsschauplätzen fliegerischen Schneid und vorbildliche Einsatzbereitschaft bewiesen. Von seinen Erfolgen seien die Vernichtung von 12 Panzern, 166 Kraftfahrzeugen, 12 Geschützen, einem Panzerzug und zwei Kasernen hervorgehoben. — Oberleutnant Krems, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, zerstörte u. a. 179 Lastkraftwagen und 48 Flugzeuge am Boden. — Oberleutnant Lion, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, gelang es, zwei polnische Kanonenboote und einen polnischen Zerstörer, in der Themse-Mündung ein Handelsschiff von 3000 BRT zu versenken. Außerdem schoß er fünf feindliche Flugzeuge ab und vernichtete 22 sowjetische Panzerkampfwagen. — Oberleutnant Stimpel, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, unterstützte an der Spitze seiner Staffel in kühnen Sturz- und Tiefangriffen die Erdtruppen vielfach in entscheidender Weise in ihren schweren Abwehrkämpfen. — Oberleutnant Schrepfer, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, hat an der Ostfront in über 280 Feindflügen dem Gegner schwersten Schaden zugefügt. — Oberfeldwebel Schalles, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, wurde wegen seines großen taktischen Verständnisses häufig zu Sonderaufträgen herangezogen, die er durch den rücksichtslosen Einsatz seiner Person stets mit ganz besonderen Erfolgen durchführte. — Oberfeldwebel Teige, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, wußte mit unbeirrbarem Kampfeswillen immer den Feind vernichtend zu treffen. In wenigen Tagen schoß er elf Feindflugzeuge ab, davon neun in der Nacht. — Oberfeldwebel Stotz, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat 51 Feindflugzeuge abgeschossen. — Feldwebel Rudolf Müller, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß in den harten Luftkämpfen an der Murmanskfront in kurzer Zeit 41 feindliche Flugzeuge ab.

PK Aufn. Kriegsberichter Groenmeyer, Kulbe, Reimers, Schalber (Sch 4), Scherl-OKW (8)

Oberleutnant KREMS

Oberleutnant LION

Oberleutnant STIMPEL

Oberleutnant SCHREPFER

Oberfeldwebel SCHALLES

Oberfeldwebel TEIGE

Feldwebel MÜLLER
kehrt von seinem 42. Luftsieg zurück

Oberfeldwebel STOTZ

Ein Stahlgigant

Der 100. Panzerabschuß einer Flak-Abteilung

Von Kriegsberichter Karl Dauscher

PK Als in die weichende Dunkelheit die ersten Helligkeitsschimmer einfließen, weckt der Unteroffizier seine Männer und befiehlt ihnen höchste Aufmerksamkeit. Und dann ist plötzlich über dem graugrünen Vorgelände ein lichter Streifen. Zehn aufmerksam suchende Augenpaare entdecken in etwa 2000 m Entfernung sechs feindliche Panzer, die im Schutz der Dunkelheit an die deutschen Stellungen herangerollt waren und nun mit Maschinengewehr- und Granatfeuer ihren Einbruch vorbereiteten.

Der scharfe Ruf des Unteroffiziers „Panzeralarm!" ist beinahe überflüssig. Mit altgewohnter Schnelligkeit und zielsicherer Ruhe springen die Männer bereits an ihre Bedienungsposten. Der Kanonier 3 lädt, die anderen halten neue Munition bereit, und schon meldet der Richtkanonier: „Ziel aufgefaßt!" Wenige Sekunden später zuckt eine Feuerschlange aus dem Rohr, fegt ein trommelfellpressender Schlag durch die Luft. Mit deutlich erkennbarer Leuchtspur zischt die erste Granate feindwärts. Die zweite, mit leichter Verbesserung nach rechts, folgt. Und nun die dritte. Volltreffer, hurra! Während bereits die Flammen aus dem zerschossenen 34-Tonner züngeln, gelingt es noch einem unverwundet gebliebenen Mann der Besatzung, auszusteigen und im meterhohen Korn unterzutauchen. — Die anderen fünf Panzer haben inzwischen das feuernde Geschütz erkannt und decken es mit Maschinengewehrgarben und Panzervollgeschossen ein. Einige Pak-Geschütze und Granatwerfer verstärken das Feuer. Links und rechts des Flakgeschützes pfeifen die Geschosse vorbei, ein paarmal den hinter dem Geschütz leicht abfallenden Hang aufpflügend. Ein Nerven und Sinne anspannendes Duell beginnt: Fünf feindliche Panzer gegen ein Flakgeschütz. Die Chancen liegen auf Seiten der Sowjets, da sie neben ihrer mehr als fünffachen Übermacht noch gegen ein festliegendes Ziel schießen, selbst aber durch ständiges Zickzackfahren den tödlichen Geschossen des Flakgeschützes immer wieder ausweichen können. — Oftmals zwingen in nächster Nähe detonierende Granaten die Flakartilleristen in volle Deckung. Eng an den Boden gepreßt lassen sie dieses Fauchen und Klirren über sich ergehen, um sofort wieder ans Geschütz zu springen.

Mittelpunkt des Panzerabwehrkampfes ist Unteroffizier W., der mit größter Genauigkeit und beinahe sportlichem Eifer Kampfanweisungen, Feuerbefehle und Korrekturen gibt. Wäre nicht der Kampf so hart und verbissen und nur auf der einfachen Formel „Du oder ich" beruhend, so möchte man glauben, daß die nun in greifbare Nähe gerückte Erfolgsziffer „Hundert" an der Hergabe des letzten Einsatzes schuld sei. Die hervorragende Leistung des Richtkanoniers, die umsichtige und überlegene Feuerleitung des Unteroffiziers und die zielsichere Arbeit aller Bedienungsmänner bleiben Sieg[illegible]

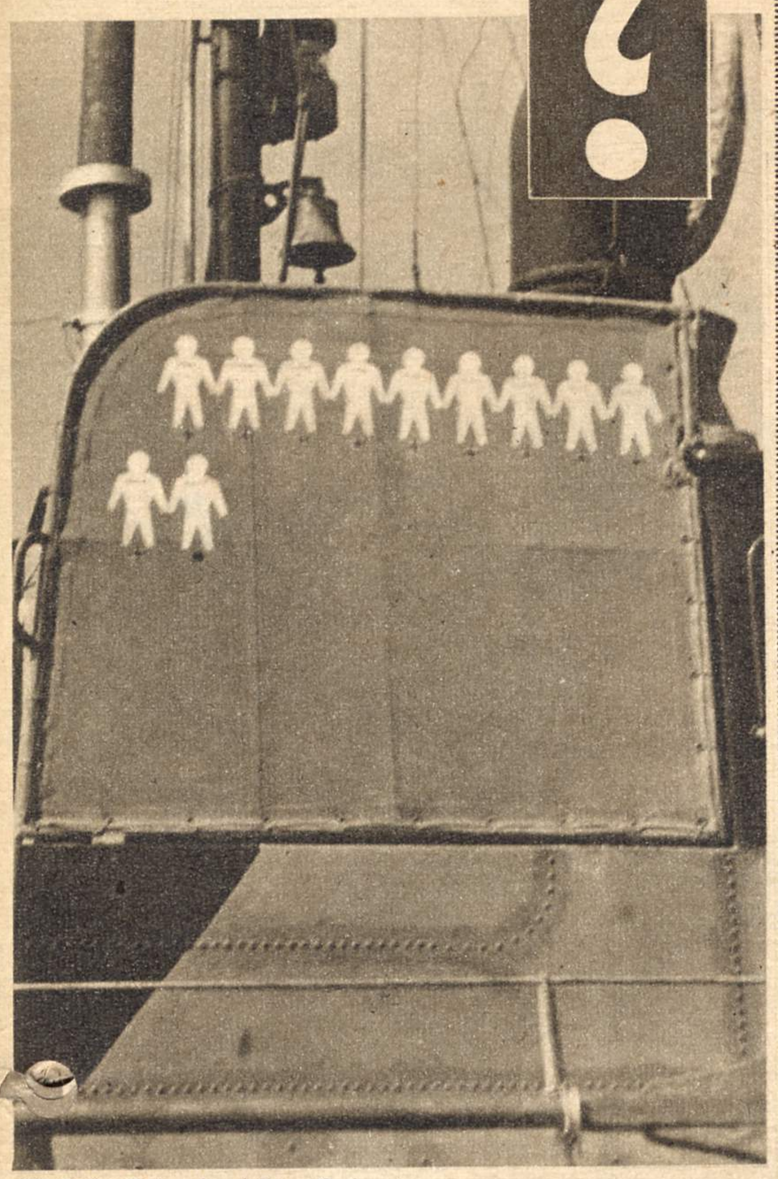
Der zweite Panzer fällt nach dem vierten Schuß, der dritte bereits nach der ersten auf ihn verschossenen Granate. Und auch den vierten erreicht nach kurzer Zeit ein vernichtendes Geschoß.

Die übriggebliebenen zwei Panzer fahren in wildem Richtungswechsel knapp vor der deutschen Infanterielinie hin und her und feuern mit unverminderter Schußfolge auf das ihnen zu tödlicher Gefahr gewordene Flakgeschütz. Ein 52-Tonner, ein wahres Ungetüm von Panzer, ist darunter. Einige Male gelingt es ihm, den Flakgranaten auszuweichen. Dann erreicht ihn sein Schicksal, mit zerschossener Kette bleibt er liegen. Er feuert aus dem Halt weiter. Da durchschlägt eine weitere Granate die Panzerkuppel und beschädigt das Geschütz. Die noch am Leben gebliebenen Männer der Besatzung springen aus der Luke und flüchten mit den aus den anderen Panzern Entkommenen in den Schutz des schnurgerade verlaufenden Eisenbahndammes. Einige Granaten detonieren über dem flüchtenden Haufen. Nicht einer der sowjetischen Panzersoldaten erreicht den Bahndamm. Auch den sechsten Panzer, der inzwischen auf ein schützendes Rundwäldchen zurollt, fassen noch die schnellen Granaten des Flakgeschützes. Bewegungsunfähig bleibt er liegen.

Unteroffizier W. sieht auf die Uhr. Es ist 4.15 Uhr. Kaum vierzig Minuten dauerte der Kampf. Sechs Panzer griffen an, alle sechs wurden vernichtet. Als 100. Sowjetpanzer, den die Flakabteilung abschoß, fiel ein 52-Tonner.

Zeichnungen
M. Ludwig

Was ist das



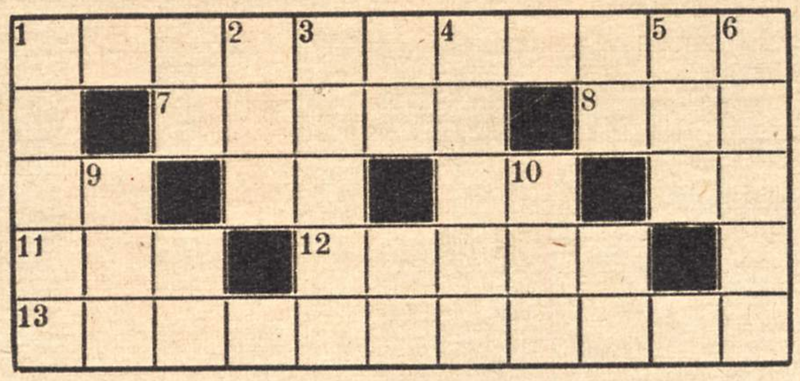
PK-Aufn. Kriegsberichter Zwirner

Die „Buchführung" eines Seenotbootes

Zehn deutsche und ein englischer Flieger wurden von einem Seenotboot aus dem Kanal gezogen. Das Ergebnis ihrer aufopfernden Bemühungen für Freund und Feind malten die Männer des Bootes mit Daten und Nationalitätszeichen auf die Wand des Kommandostandes

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter: a) von links nach rechts: 1 deutscher Gau, 7 Zufluß zur Ostsee, 8 Schlange, 11 portugiesische Kolonie, 12 Stadt in Kroatien, 13 deutscher Gau; — b) von oben nach unten: 1 Kunstwolle, 2 Heilmaßnahme, 3 Wiener Operettenkomponist, 4 Koralleninsel im Stillen Ozean, 5 europäische Hauptstadt, 6 Liebhaber, 9 Schicksal, 10 Moderfleisch. 55112

Silbenrätsel

a — auf — be — bus — dam — den — di — dsun — ein — er — eu — eu — fen — füh — ga — gel — haupt — hen — ho — ka — kom — ler — li — lie — lyp — ma — mai — marsch — men — nar — or — re — rei — ren — ret — rin — rin — sa — schiffs — stau — steu — tau — tö — tra — tungs — trud — trupp — tus — ul — ur — vo

Aus vorstehenden 51 Silben sind 16 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein türkisches Sprichwort ergeben (ch ist ein Buchstabe).

1 deutsches Kaisergeschlecht, 2 Gestalt aus einer Wagneroper, 3 australischer Myrtenbaum, 4 Mannschaft zur Bergung Verunglückter, 5 Abgabe, 6 Gipfel der Glarner Alpen, 7 Truppenbewegung, 8 künstlich hergestellter Farbstoff, 9 starkes Seil, 10 Mathematiker im 18. Jahrhundert, 11 übertriebene Zuneigung, 12 zentralasiatische Landschaft, 13 Dienstgrad im weiblichen Arbeitsdienst, 14 französischer Opernkomponist, 15 Drama von Grillparzer, 16 vorgeschichtliches Tier. 55094

Nur keine Hast!

Beim Entrümpeln seines Bodens hatte der Besitzer eines Siedlungshauses zu seiner eigenen Überraschung festgestellt, daß sich im Laufe der Jahre viel mehr Schurrmurr angesammelt hatte, als er selbst je für möglich gehalten hatte.

Mit wütendem Eifer entleerte er eine der vielen großen Kisten nach der anderen, so daß er bald in einem Wust wertlos gewordenen Gerümpels saß. Da entdeckte er einen Wecker, den er jahrelang vermißt hatte. Er zog die Uhr auf, probierte auch den Wecker und freute sich derartig an dem alarmierenden Klang, daß er die Uhr beiseitestellte, um sie künftig zu gebrauchen. Dann kramte er weiter. Als er schließlich die Uhr mit nach unten nehmen wollte, während alles übrige so, wie es lag, abgeholt werden sollte, fand er den Wecker nicht wieder. Er warf alles durcheinander, suchte und suchte und wurde schließlich so ärgerlich, daß er nach unten ging, um sich nicht noch mehr zu ärgern.

Die Sache aber ging ihm nicht aus dem Kopf. Soviel er auch darüber nachdachte, er konnte sich nicht erinnern, ob er den Wecker in Reichweite beiseitegestellt oder ob er ihn unachtsam verkramt oder gar wieder in eine der Kisten zurückgelegt habe.

Er wollte einfach nicht noch einmal anfangen zu suchen. Da kam ihm am Abend, weil er die Angelegenheit immer noch nicht vergessen konnte, ein Gedanke, der nach seiner Überzeugung sicher zum Ziel führen mußte. Er ging auf den Boden, führte seine Idee aus und hatte nach kurzer Zeit Erfolg. Wie fand er den Wecker?

Auflösungen

Kreuzworträtsel: a) 1 Mecklenburg, 7 Duena, 8 Boa, 11 Goa, 12 Agram, 13 Ostpreußen; — b) 1 Mungo, 2 Kur, 3 Lehar, 4 Naura, 5 Rom, 6 Galan, 9 Los, 10 Aas.

Silbenrätsel: Hoere tausendmal und sprich nur einmal. — 1 Hohenstaufen, 2 Ortrud, 3 Eukalyptus, 4 Rettungsstrupp, 5 Einkommensteuer, 6 Tödi, 7 Aufmarsch, 8 Ultramarin, 9 Schiffstau, 10 Euler, 11 Narrenliebe, 12 Dsungarei, 13 Maidenhauptführerin, 14 Adam, 15 Libussa, 16 Urvogel.

Nur keine Hast! Er ging mit einer Taschenlampe auf den Boden, schaltete dann die Lampe aus und horchte. Da in der Dunkelheit das Ohr sehr viel schärfer hört und zudem der Tagesstörm am Abend fehlt, nahm er nun sehr deutlich das tickende Uhrwerk wahr. Er schaltete die Lampe wieder ein und fand jetzt sofort den Wecker.

PHILIPS

BEWEIST WAS LEISTUNG HEISST

PHILIPS VALVO WERKE GMBH

HAUPTVERWALTUNG BERLIN
WERKE IN AACHEN · HAMBURG · WIEN

Klug überlegen, wie man's richtig macht!

Gelegentlich an das Alter denken, ist nützlich, und dabei die Vorteile einer Lebensversicherung bedenken, zeugt von praktischem Sinn. Die Lebensversicherung schafft die Versorgung im Alter und sichert die Zukunft von Frau und Kindern, weil sie die volle Auszahlung der Versicherungssumme bietet, wenn das Schicksal es fordert.

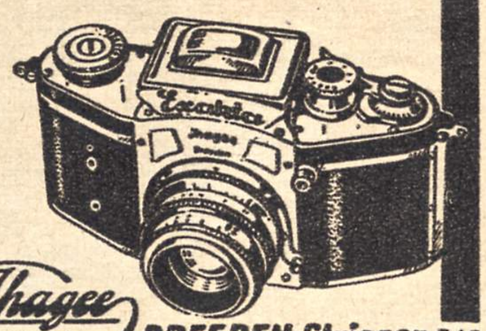
Wir suchen:
Dreher, Schlosser,
Elektriker, Klempner,
Werkzeugschlosser sowie
Metallarbeiter jeder Art
Berufsfremde können für Leichtmetallbau umgeschult werden.
Kurze Bewerbungen ohne Originalzeugnisse an die Gefolgschaft „L"

FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU GMBH.
BREMEN - FLUGHAFEN

Lieferungen erfolgen ausschliesslich an den Handel.

Die Vielseitigkeit der
Exakta

erfreut den glücklichen Besitzer stets aufs neue. Deshalb soll er pfleglich und auch richtig mit ihr umgehen. Diesbezügliche Hinweise für die Exakta, die später wieder für jeden zu haben sein wird, enthalten die Listen, die gern kostenlos zugesandt werden.



Ihagee DRESDEN-Striesen 545

Ein Tip: Wie spare ich Zahnpasta?

Abends ist Zähneputzen noch wichtiger als morgens. Reinigen Sie Ihre Zähne darum nur abends mit Solidox und begnügen Sie sich morgens mit Wasser und Bürste.

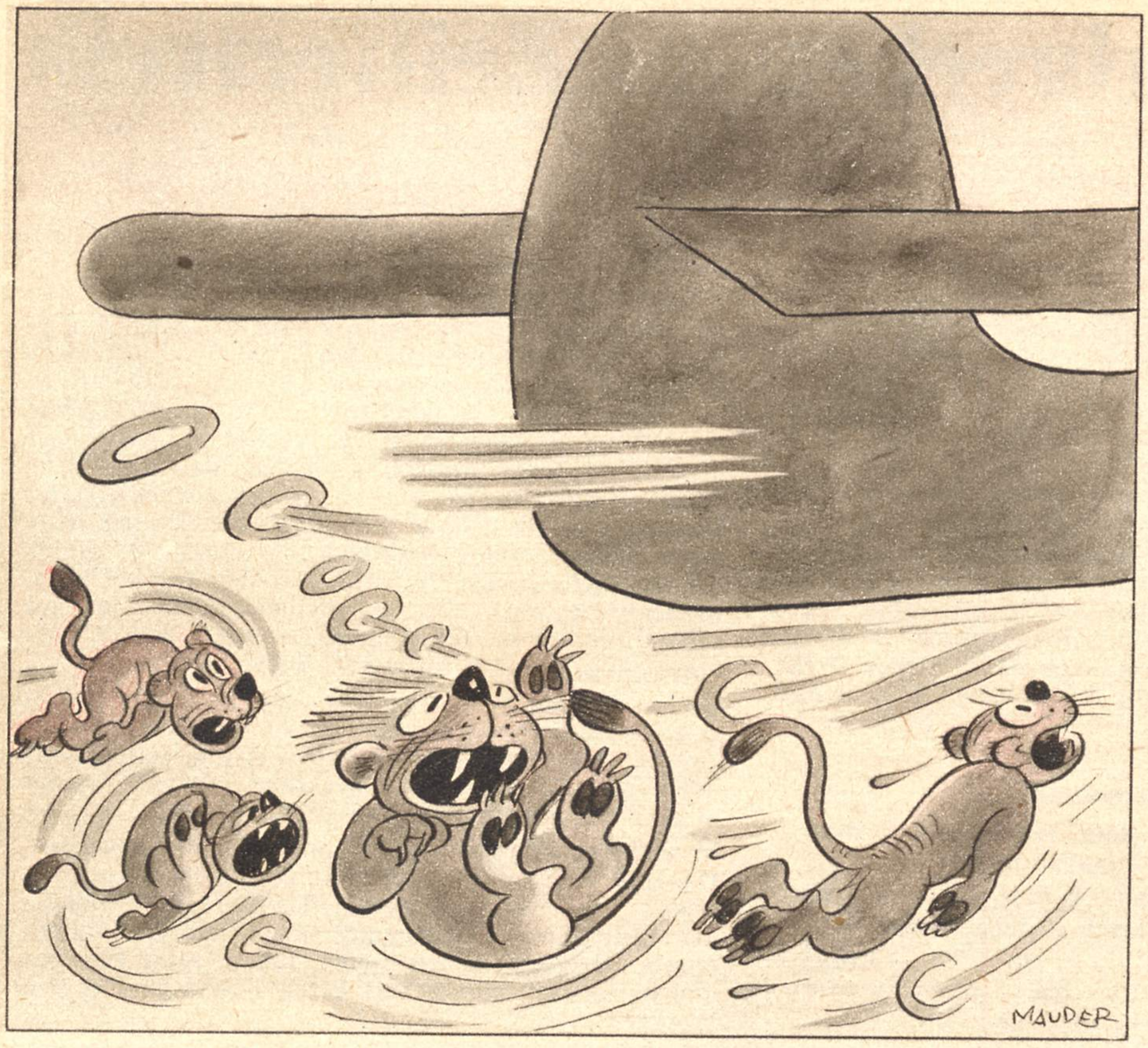
S0-196

Solidox Gesellschaft für Zahnhygiene m. b. H., Berlin

Wozu meckern?

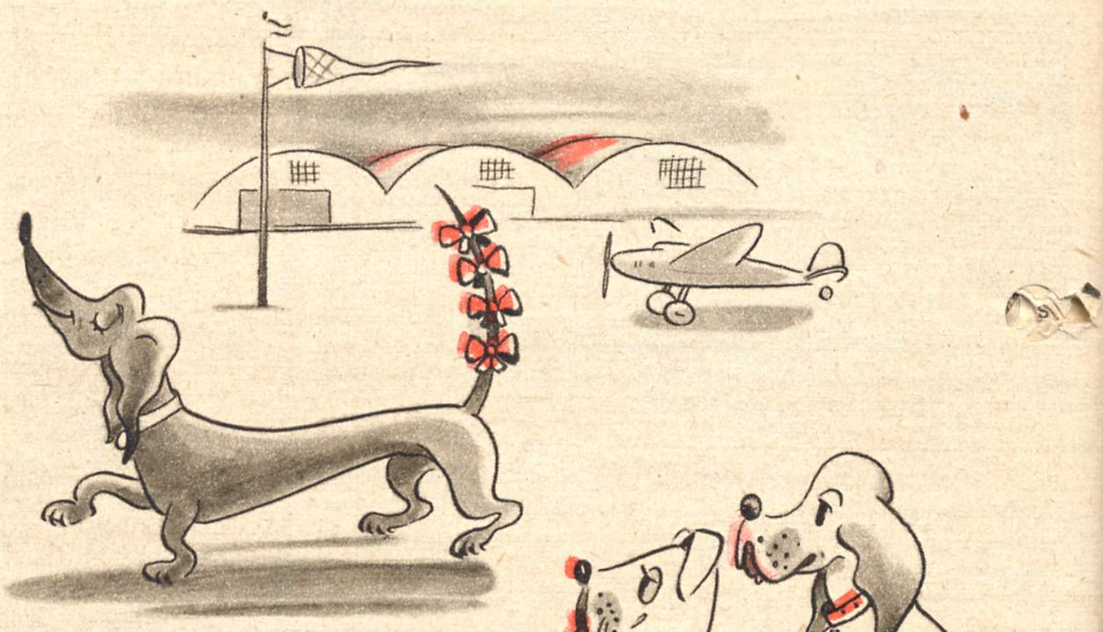
Lieber die kostbare Wäsche besser einweichen und öfter spülen, solange Dr. Thompson's Schwan-Pulver fehlt.

Bodenglanz muß durch Aufwischen ersetzt werden, bis das Bohnerwachs SeiFIX wiederkommt, und mit Pilo, dem Lederbalsam, kann auch sparsamer umgegangen werden. Pilo hauchdünn genügt, um den Schuhen Glanz und lange Lebensdauer zu geben. Kb 17



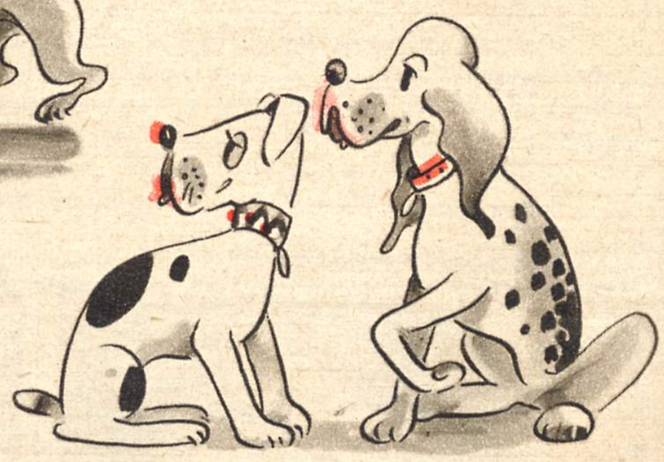
Links: In Afrika: „Schade, Kinder, daß wir es nicht geschafft haben, das wäre mal ein Frühstück gewesen!!“

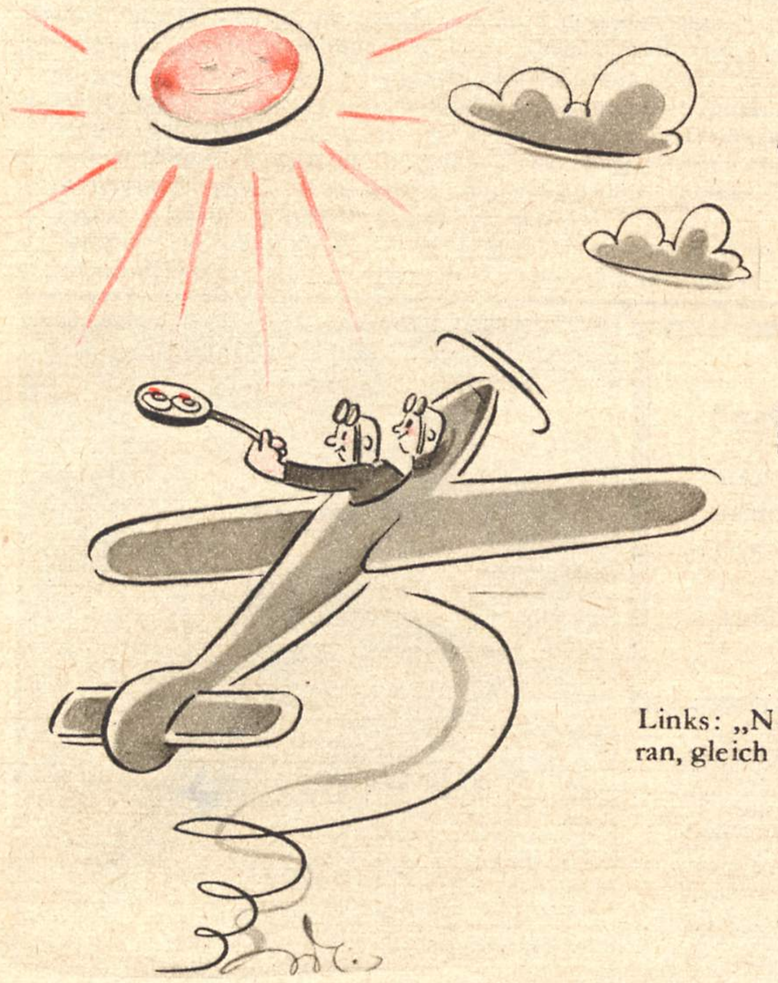
Rechts: „Oma, tu mir den einzigen Gefallen, und rede nicht mit, wenn ich mich mit Fachleuten über Flugzeuge unterhalte!“



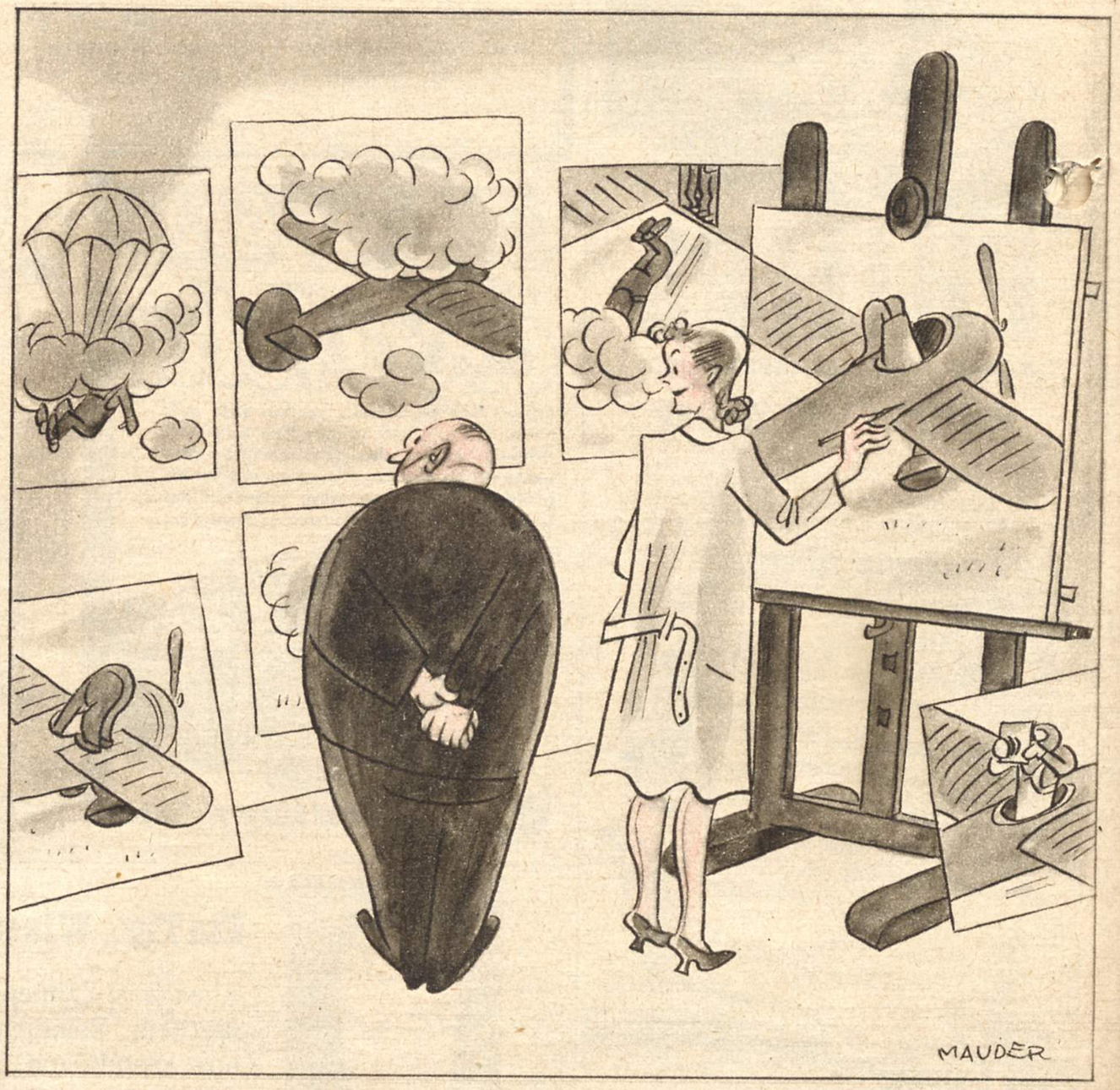
Rechts: Staffelhunde unter sich: „Schau, er hat sich die heutigen Abschüsse seines Herrchens an seinem Leitwerk anbringen lassen!“

Tendenz: Vorwiegend heiter!

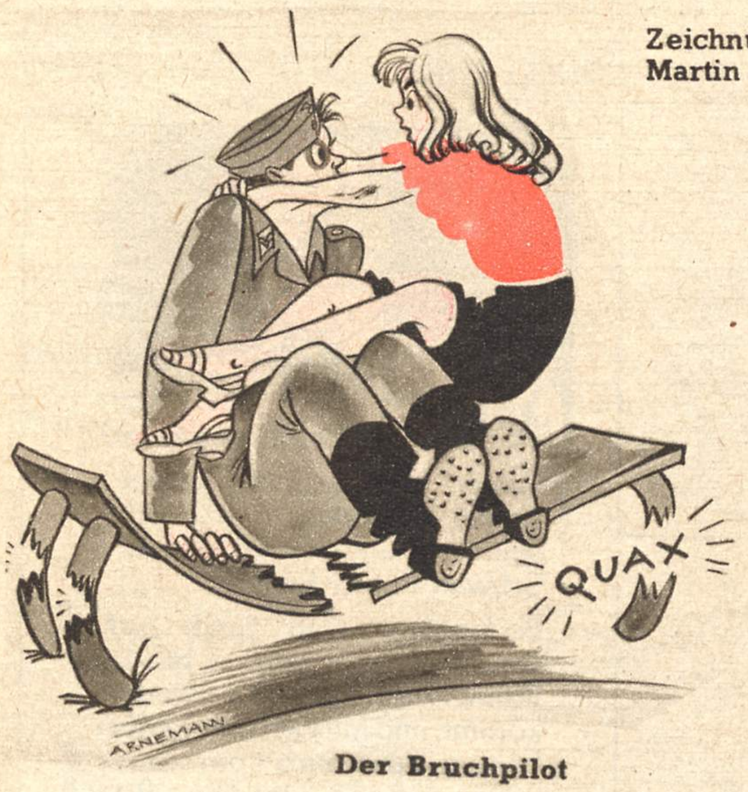




Links: „Noch ein bißchen näher ran, gleich ist das Frühstück gar!“



Zeichnungen: Mauder (3), Martin (2), Arnemann (1)



Rechts: „Ja, mein Herr, mich interessieren nur Flieger — allerdings machen mir die Köpfe noch einige Schwierigkeiten!“

Der Bruchpilot

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 3 bzw. 4 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 12. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto Berlin 23 99 74

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front